

Fragen der künftigen Verkehrsgestaltung

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern**

Band (Jahr): **47 (1963-1964)**

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

5. FRAGEN DER KÜNFTIGEN VERKEHRSGESTALTUNG

5.1. ALLGEMEINE BEMERKUNGEN ÜBER ART UND MÖGLICHKEITEN EINER SANIERUNG DER VERKEHRsverhältnisse

Wir *stellten* in Kapitel 3. 3. 2 *fest*: Der Verkehr in der Kernzone Berns ist krank geworden. Die City ist während der Flutstunden verstopft, die Reisegeschwindigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel liegt sehr tief, die Regelmäßigkeit der Kursfolge ist gestört, Verspätungen sind an der Tagesordnung.

Die *Auswirkungen* dieser Tatsache auf das Wirtschaftsleben unserer Stadtkerne lassen sich im einzelnen noch nicht klar und eindeutig umschreiben. Ein Blick nach den Vereinigten Staaten zeigt, daß die Verstopfung der Innenräume zu einer langsamen Entwertung der Grundstücke in den Kernstädten geführt hat. In der Zeit von Mitte der dreißiger bis Mitte der fünfziger Jahre nahm beispielsweise der Wert der Grundstücke in der Innenstadt New Yorks um 44 Prozent ab¹. Obschon die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten in vielen Belangen von den unsern abweichen, sollten diese Entwertungserscheinungen doch beachtet werden. Wenn auch bei uns einzelne Firmen mit dem Bau von Zweigniederlassungen außerhalb der Stadt beginnen würden – und Ansätze sind vorhanden –, gingen der Stadt nicht nur wertvolle Steuergelder verloren, sondern auch das «reale Fluidum»², das sich mit dem Begriff City verbindet, würde zerstört, durchlöchert. Handel und Banken, Theater und Kino, Hotels und Gaststätten, Versicherungen, Reisebüros und Verwaltungen, alle diese Institutionen brauchen den unaufhörlichen Kontakt untereinander. Aber auch der Einzelhandel braucht die Konkurrenz, und schließlich bevorzugt der Käufer die Breite des Angebots und die Vergleichsmöglichkeit auf eng begrenztem Raum. Damit sich die Wertverminderung der Grundstücke nicht auch in Bern auszubreiten vermag, sind *Sanierungsmaßnahmen* dringend nötig.

Wenn es gelänge, die gefürchteten und unwirtschaftlichen Verkehrsspitzen zu reduzieren, wäre sehr viel gewonnen. Versuche wurden gemacht, die Arbeitszeiten gestaffelt. Eine Staffelung der Arbeitszeiten über ein bescheidenes Ausmaß hinaus muß aber theoretisch bleiben, weil sie mit einer arbeitsteiligen Wirtschaft, die auf die Gleichzeitigkeit der gegenseitigen Kontakte angewiesen ist³, nicht vereinbar ist.

Eine andere Maßnahme bestünde im Bau von sogenannten Sekundärzentren. Die ausländischen Erfahrungen mit Sekundärzentren und Satellitenstädten sind aber nicht nur positiv. Der Sog, die Anziehungskraft der City kann durch sie nicht herabgesetzt werden. Gerade eine ganz neue Untersuchung aus Sunderland (England) zeigt diese Tatsache deutlich⁴. Die Vorteile einer Fahrt in die Kernstadt werden einem im Sekundärzentrum nicht geboten.

Die wohl wirksamste Verkehrsverbesserung wird mit Verkehrstrennungsmaßnahmen erreicht. Daß dabei der öffentliche Verkehr als Massenverkehrsmittel be-

vorzugt behandelt werden muß, wird heute erfreulicherweise sozusagen von allen maßgebenden Stellen erkannt⁵. In Bern genehmigte der Stadtrat 1954 das Gutachten WALTHER/LEIBBRAND und damit die Einführung einer reservierten Achse für den öffentlichen Verkehr. Diese Verkehrsachse ist heute allerdings teilweise überholt. Doch auch das im Sommer 1964 veröffentlichte Sofortprogramm für die Innenstadt sieht eine relativ weitgehend getrennte Führung des individuellen und öffentlichen Verkehrs vor. Einzelne Buslinien sollen auf längere Strecken eigene Spuren erhalten. In einer folgenden, allerdings in einer fernen Zukunft liegenden Phase ist die Verlegung des Schienenverkehrsmittels in der Innenstadt in die zweite Ebene vorgesehen. Wie in ausländischen Städten macht man sich damit auch in Bern die Erfahrung nutzbar, daß bereits wenige Kilometer Unterpflasterbahn schon fühlbare Erleichterungen schaffen⁶.

Im Rahmen der Gesamtproblematik des Verkehrs nimmt der ruhende Verkehr eine besondere Stellung ein. Er ist unlösbar mit der Zweckbestimmung des Verkehrs verbunden, der Beförderung von Personen und Gütern zu dienen. Deshalb kann das Abstellen der Fahrzeuge auch nicht kurzerhand verboten werden, obwohl beim Parkieren mehrheitlich öffentlicher Grund benützt wird. Immerhin ist es ein merkwürdiger Zustand, wenn man bei den öffentlichen Verkehrsmitteln möglichst Durchmesserlinien bildet, um ein Warten und Abstellen der Wagen im Zentrum zu verringern, gleichzeitig aber duldet, daß die Innenstadt durch parkierte Privatwagen immer hoffnungsloser verstopft wird. Wenn der Straßenrand durch abgestellte Fahrzeuge besetzt ist, wird der Zulieferungsverkehr gezwungen, die zweite Spur zu benutzen, und die Straßen werden immer enger. Für die City ist der «Kurzparkler» der willkommenere Gast als der «Langparkler», der seinen Wagen während der ganzen Arbeitszeit unbenutzt stehenläßt. Das «Langparkieren» muß in der City verboten werden; die vorhandenen Parkplätze sind dem Kurzparkieren zu reservieren. Es geht nicht an, daß, wie eine Untersuchung in Hamburg zeigte, etwa 20 bis 25 Prozent «Langparkierer» bis zu 80 Prozent der verfügbaren Parkstunden benötigen⁷. Auf den Straßen der City wird vielfach nur ein Parken von etwa einer Stunde in Frage kommen, damit wirklich jene Autobenutzer, die zu Einkäufen, Beratungen und Verrichtungen bei Behörden, Banken, Anwälten usw. in die City fahren, ihren Wagen kurzfristig abstellen können.

Dies allein genügt jedoch nicht, um genügend Parkmöglichkeiten zu schaffen. Wir benötigen dringend Parkhäuser, und zwar nicht in der City, sondern an ihrem Rand. Dabei müssen wir aber berücksichtigen, daß jedes Parkhaus zusätzlichen fließenden Verkehr anzieht und sich damit auf die umliegenden Straßen auswirkt. Daß aber auch die Parkhäuser vorwiegend den «Kurzparkern» und nicht den «Langparkern» mit mehrheitlich den gleichen Arbeitszeiten reserviert werden müssen, zeigt die folgende kleine Rechnung: Ein Parkhaus mit 500 Plätzen brauchte bei ungehindertem Zufluß bei 10 Sekunden Wagenfolge rund eineinhalb Stunden bis zur Besetzung. Auf jeden Wagen entfielen erfahrungsgemäß im Mittel

drei Viertelstunden Wartezeit⁸. Wer hätte Lust, mit seinem Wagen zur Arbeit zu fahren, um allein mit dessen Unterbringung 45 Minuten zu vertun?

Im Sinne einer Bevorzugung der «Kurzparker» gegenüber den «Langparkern» bei der Benützung der Parkhäuser beantwortete auch der Stadtrat von Zürich eine schriftliche Anfrage vom 4. September 1963. Über den Zweck der Parkgaragen stellt der Stadtrat fest, daß diese dazu dienen sollen, den Geschäftsverkehr in der City zu erleichtern. «Deshalb muß das Schwergewicht der Nutzung auf das Kurzparkieren ausgerichtet werden⁹.» Auch in den vorhandenen Parkhäusern Berns, der Bellevuegarage, der Metrogarage unter dem Waisenhausplatz und der Parkgarage über dem neuen Bahnhof, sind Dauerparkstände nur in kleiner Zahl vorhanden.

Wenn aber eine Begrenzung der Parkdauer verlangt wird, muß die Einhaltung der erlaubten Zeitdauer kontrolliert werden. Vor wenigen Jahren noch umstritten, hat sich der Parkingmeter als wirksames Mittel zur Bekämpfung des Dauerparkens erwiesen¹⁰. Die kostenlose Abgabe von Parkscheiben und die damit verbundene Einführung der «Blauen Zone» ist eine Variante des Parkingmeters. Beide Systeme müssen überwacht werden, sollen sie funktionieren, lösen aber das Parkproblem nicht. Der Parkingmeter ließe immerhin eine «Lösung über den Preis»¹¹ in der Form zu, daß die Parkgebühren mit abnehmender Distanz der Quartiere von der City abnähmen, in der City demzufolge am höchsten wären.

Eine Lösung der Parkprobleme wäre wohl am ehesten durch die Einführung des «Park-and-ride»-Systems möglich. In den Millionenstädten bereits seit längerer Zeit bekannt, wird es auch in kleinern Städten als die Lösung der Zukunft betrachtet^{12, 13}. Abschließend ließe sich das Ziel aller Verkehrslenkungsmaßnahmen in der Innenstadt dahin zusammenfassen, daß es sich darum handelt, durch Einschränkung des nicht notwendigen motorisierten Verkehrs für den unvermeidbaren und unentbehrlichen Verkehr Raum zu schaffen.

5.2. GEDANKEN ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSBEDIENUNG AUSGEWÄHLTER GEBIETE DER AGGLOMERATION BERN

In einem vorangehenden Kapitel (2. 2. 2) haben wir anhand der Isochronen die heute durch den öffentlichen Verkehr schlecht bedienten Gebiete aufgezeigt:

Gemeinde Muri: Siedlungszone Chräjigen–Halden: Land mit Hanglage in günstiger Exposition.

Siedlungszone im Gümligenfeld: ebenes, von Wäldern umgebenes und relativ windarmes Gebiet.

Gemeinde Bolligen: Zone am Fuß des Ostermundigenbergs bei Dennigkofen, mit Südexposition und Schutz vor Nordwinden.

Raum Waldau–Rothaus–Röhrswil, ein schwach gewelltes, weites Schotterfeld. Gebiet nördlich der Kirche Bolligen, mit Südlage, teils mit Einfamilienhäusern locker überbaut.

Gemeinde Zollikofen: Raum Landgarten–Ägelsee. Im leicht gewellten Relief der Moränenlandschaft sind noch viele Bauplätze mit prachtvoller Rundsicht vorhanden.

Gemeinde Köniz: Siedlungsgebiet Buchsee, an der Tallehne des Dorfbachtals westlich der Kirche Köniz. Der Könizbergwald schützt das Tal vor den Einflüssen des Westwinds, am Hang sind Bauten außerhalb des sumpfigen Talbodens möglich.

Wabern: Maygut–Neßlernhölzli. Das teils flache, teils leicht gegen die Aare abfallende Land mit Schotteruntergrund ist leicht zu erschließen.

Für einzelne dieser Gebiete wird sich früher oder später die Frage einer Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln stellen¹. Zweifelsohne ist heute das Verkehrsbedürfnis in diesen Zonen noch nicht derart groß, daß eine Buslinie rentieren würde. Und doch: wenn eine Abwanderung vom öffentlichen zum individuellen Verkehrsmittel vermieden werden soll, muß das öffentliche Verkehrsmittel das Gebiet bedienen, bevor die Häuser stehen, damit sich auch Leute niederlassen können, die auf eben diese öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind. Die Frage einer öffentlichen Verkehrsverbindung muß aber auch bei der Aufstellung von Bauzonenplänen und der Erteilung von Baubewilligungen berücksichtigt werden: die Straßen müssen so breit werden, daß zwei Autobusse kreuzen können; für Haltestellenbuchten ist Land zu reservieren; für Wende- und Abstellplätze muß Platz vorhanden sein. Auch hier hilft eine vorsorgliche Planung gewaltige Summen sparen. Längs der von den öffentlichen Verkehrsmitteln befahrenen Straßen ist eine gewisse Schwerpunktbildung in der Bebauung zweckmäßig und nötig. Reine Villenviertel alimentieren die öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel sehr schlecht und verursachen ein krasses Mißverhältnis zwischen Aufwand und Ertrag.

Die Isochronenkarte zeigt im weitern die Wünschbarkeit einer Verlegung der Haltestelle Kirchenfeld (Helvetiaplatz) der VBW ins Stadtzentrum. Mit einer Verlegung der Endhaltestelle ins Zentrum könnten die durch die VBW erschlossenen Gebiete wesentlich besser bedient werden. Ob die Endstation in den Raum Bahnhof oder nur zum Casino verlegt werden müßte, wäre erst abzuklären.

Im Kapitel 4.2.2 wiesen wir darauf hin, daß bei der Buslinie nach Bümpliz-Bethlehem die Kapazität bald erschöpft sein wird. Es stellt sich deshalb die Frage nach einer andern Lösung der Verkehrsbedienung. Wird es eine Tramlinie sein? Bis Außerholligen ließe sich ein Tram auf Eigentrasse ohne allzu große Schwierigkeiten verwirklichen. Doch die Unterführung unter der SBB-Linie nach Freiburg wäre nur mit gewaltigen Kosten realisierbar. Zudem könnte das Tram nur entweder nach Bümpliz oder nach Bethlehem gebaut werden, womit doch eine Buslinie, eventuell mit anderer Linienführung, nötig wäre. Könnte deshalb das Ziel, eine

Verkehrsverbesserung im Raume Bümpliz zu erreichen, nicht wie folgt angestrebt werden:

- Ausbau der BN auf Doppelspur bis Riedbach und Erweiterung der SBB-Stationen bis Flamatt, wie dies BANDI² schon früher angeregt hat.
- Einführung eines starren Fahrplans mit Pendelzügen im Vorortsverkehr, die in kurzen Intervallen verkehren³.
- Bus-Zubringerdienst nach den Bahnstationen Bümpliz-Nord, Riedbach, Nieder und Oberwangen.
- Bau einer Tramlinie auf Eigentrasse ab Brunnmatt bis Außerholligen.

Unsere Untersuchungen (Kap. 3. 3. 2) haben auch Zweifel an der Richtigkeit der Führung aller Buslinien nach dem Hauptbahnhof aufkommen lassen, was übrigens auch gar nicht mehr konsequent durchgeführt wird⁴; besonders gilt dies für die Linien E, T und O. Ist dem Busbenützer tatsächlich gedient, wenn er, um direkt zum oder ab Bahnhof fahren zu können, zehn Minuten im direkten Wagen zwischen Zeitglocken und Hauptbahnhof eingesperrt ist, während er mit Umsteiger sein Ziel viel rascher erreichen könnte? Die Raumege unserer Innenstadt würde dann allerdings einen großen Teil der Fahrgäste dazu bewegen, nicht mehr umzusteigen, sondern ihr Ziel zu Fuß zu erreichen. Die Frage einer Führung der Linien E, T und O bis bzw. ab Zeitglocken wird sich dann noch dringender stellen, wenn die zweite Ebene für die Schienenfahrzeuge einmal verwirklicht sein wird.

5.3. DIE NOTWENDIGKEIT EINER VERKEHRSPLANUNG IN DER AGGLOMERATION

5.3.1. EINLEITENDE ÜBERLEGUNGEN ZUR FRAGE DER VERKEHRSPLANUNG

Auch künftig sollte im Stadtverkehr der Grundsatz gelten, daß dem Benutzer die freie Wahl der Verkehrsart und des Verkehrsmittels weitgehend erhalten bleibt. Diese Freiheit findet jedoch ihre Grenzen in den technischen, wirtschaftlichen und vor allem finanziellen Möglichkeiten, die einen wohlgeordneten Stadtverkehr bestimmen. Die Geldmittel für vollständige Verkehrssanierungen sind kaum mehr aufzubringen. Alle bisher in der Region Zürich offiziell genehmigten oder vorgesehenen Verkehrsbauten würden beispielsweise rund 6 bis 8 Milliarden Franken in den nächsten 25 bis 30 Jahren kosten! – Eine Gesamtprojektierung auf dieser Basis wird sich deshalb sicher nicht verwirklichen lassen. Daher wurde die Frage nach den verfügbaren Mitteln gestellt, wobei man zum Schluß kam, daß rund 2 Milliarden verbaut werden können¹. Entsprechend den Mitteln wurde das Planungsziel festgelegt, welches es nun zu erreichen gilt. Zu einem gleichen Vorgehen wird man sich früher oder später auch in Bern entscheiden müssen, hat doch Bern nicht nur abso-

lut, sondern auch pro Kopf der Bevölkerung weniger Mittel zur Verfügung als Zürich. Ohne Generalverkehrsplan würden jedoch die vorhandenen Mittel möglicherweise an falschen Objekten unzweckmäßig eingesetzt. Eines wird deshalb deutlich: obwohl viele Schweizer gegen alles eingestellt sind, was irgendwie mit Planung zusammenhängt, lassen sich die Verkehrsprobleme nicht mehr ohne eine großräumige Verkehrsplanung lösen. «Wir sind vor einem Punkt, wo Freiheit nur noch durch Planung zu retten ist².» Dieser Satz wurde 1955 formuliert; er hat heute mehr Gültigkeit denn je.

An die Spitze aller Planungsüberlegungen und -maßnahmen ist jedoch der Mensch zu setzen. Seine Verkehrsbedürfnisse sollte der Verkehrsplan möglichst gut befriedigen. Die Städtebauer werfen den reinen Verkehrsplanern ab und zu Einseitigkeit vor, vielleicht nicht immer ganz unberechtigt, lebt doch der Mensch nicht nur vom Verkehr. Jedenfalls muß die Planung den gesamten Verkehr umfassen; Teillösungen führen nicht zum Erfolg³. Die Planung muß aber auch das Umland und die Nachbargemeinden der Städte, kurz die Region oder zum mindesten die Agglomeration erfassen. Ein solcher umfassender Generalverkehrsplan sollte dann aus Teilplänen bestehen, damit er sich stufenweise verwirklichen läßt und den sich ändernden Verhältnissen elastisch anpaßbar ist⁴.

Doch alle Planung ist nur sinnvoll, wenn sie sich auf Grundlagen stützen kann; man muß deshalb mit HOTZ einig gehen, wenn er dringend nach einer Grundlagenforschung ruft⁵. Für die Region Bern wurde erst vor kurzem ein Planungsbüro eröffnet. Resultate sind deshalb vorläufig noch nicht zu erhalten.

5.3.2. ENTWICKLUNG UND STAND DER VERKEHRSPANUNG IN DER AGGLOMERATION BERN

Nach diesen einleitenden Gedanken sei nun ein Blick auf die Entwicklung der Planung im Raume Bern geworfen. Die Stadtverwaltung ließ 1933 einen «Allgemeinen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen allgemeinen Erweiterungsplan der Stadt Bern» durchführen. Bereits damals tauchte im Schlußbericht des Preisgerichts der Gedanke eines Straßen-Ringsystems auf. Durch den Verlauf der Aare hätte die Verwirklichung des Systems den Bau mindestens einer neuen Hochbrücke bedingt. Bevor dieser Plan jedoch realisiert werden konnte, setzte die ungeheure Welle der Motorisierung ein. Um den veränderten Verhältnissen gerecht zu werden, beauftragte der Gemeinderat im Jahre 1952 die Herren Prof. A. WALTHER und Prof. K. LEIBBRAND mit der Ausarbeitung eines Verkehrsgutachtens für die Innere Stadt. Erstaunlicherweise beschränkte sich die Fragestellung an die Experten auf die Innenstadt. Wie soll man aber Verkehrsanlagen in der City planen, ohne zu wissen, wie der Verkehr außerhalb des Zentrums organisiert und geleitet werden soll? Das Gutachten wurde 1954 abgeliefert. Es sah zur Entlastung der Innenstadt Verbindungsstraßen von Außenquartier zu Außenquartier vor.

Diese Straßen wurden «Tangenten» genannt, obwohl die «Osttangente» Schützenmatte–Thunplatz mitten durchs Zentrum führt⁶. Daneben sollte der öffentliche Verkehr eine eigene, ihm reservierte Verkehrsachse in der Markt- und Spitalgasse erhalten.

Wegen der geplanten Anschlüsse der Nationalstraßen und der weiterhin gewaltigen Entwicklung des Stadtverkehrs selbst erschien es bald fraglich, ob die getroffenen Dispositionen aufrechterhalten werden können.

Eine 1956 durch Postkartenbefragung durchgeführte Verkehrserhebung lieferte die Grundlage für eine elektronische Verkehrsprognose für das Jahr 1980. Eine Zählung des öffentlichen Verkehrs vom Januar 1961 bildet nun zusammen mit der aufgewerteten Verkehrsanalyse des Individualverkehrs von 1956 einen wesentlichen Teil der Grundlagen zu einem neuen, vor der Ablieferung stehenden Generalverkehrsplan, der nicht nur die Stadt Bern, sondern auch 13 Außengemeinden in die Planung einbezieht. Bei der Verwirklichung dieses Planes dürften allerdings die finanziellen Aspekte eine wesentliche Rolle spielen.

Mit dem Plan allein sind die Verkehrsverhältnisse allerdings noch nicht saniert. Es ist klar, daß ein Generalverkehrsplan nie alle Wünsche erfüllen kann und deshalb immer Gegner haben wird, um so mehr als es ja einem Scherzwort zufolge «in jeder Stadt ebensoviele Verkehrsfachleute gibt wie Einwohner»⁷. Der Generalverkehrsplan muß verwirklicht werden. Dazu braucht es den Mut der Behörden, gewisse Risiken einzugehen, den Mut, auch unpopuläre Maßnahmen durchzuführen. Es ist zu hoffen, daß die Behörden Berns den Mut und die Stimmbürger das nötige Verständnis und die Einsicht zur Verwirklichung der Planungsmaßnahmen aufbringen, denn «die Stadt Bern (und die Agglomeration – so fügen wir bei) ist ein politisches, geistiges und wirtschaftliches Zentrum, das leben und nicht im Verkehr ersticken will»⁸.

Die bisher erwähnten Verbesserungsmöglichkeiten werden jedoch nicht innerhalb der nächsten zwei Jahre zu verwirklichen sein. Anders das soeben veröffentlichte Sofortprogramm für die Innenstadt⁹. Es sieht vor allem verkehrsordnende Maßnahmen vor, die bald in die Tat umzusetzen sind: Busspuren, Einbahnstraßen, Linksabbiegeverbote, Einschränkung des ruhenden Verkehrs. Alle diese Maßnahmen müssen dem Erreichen *eines* Zieles dienen: den öffentlichen Verkehr attraktiv zu gestalten, das heißt schnelle, sichere und bequeme öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen.

Ohne die Einsicht bei einem großen Teil der Verkehrsteilnehmer, daß derjenige Mensch, der am meisten zur Entlastung des Straßenverkehrs beiträgt, weder der Verkehrsplaner, noch der Stadtplaner, noch der Erbauer neuer Straßen ist, sondern der Fahrgast im öffentlichen Verkehrsmittel, der sich dort mit einem Platz begnügt, anstatt einen Sitzplatz im Auto in Anspruch zu nehmen – ohne diese Einsicht wird der Verkehr kaum mehr zu retten sein. In den Vereinigten Staaten von Amerika ist diese Einsicht am Reifen; hoffentlich wird sie auch in der Schweiz,

in Bern bald Allgemeingut im Denken der am Verkehrsgeschehen interessierten Einwohner¹⁰.

ANMERKUNGEN ZU KAPITEL 5.1.

- ¹ KORTE, Nr. 48, Seite 104, und LEHNER, Nr. 57, Seite 39.
² *Stadtverkehr, Pulsschlag der Wirtschaft*, Nr. 103, Seite 17.
³ Vgl. hierzu auch BOCKEMÜHL und BANDI, Nr. 16, Seite 19.
⁴ MORTON, Nr. 75, Seite 19: «It would appear that the existence of excellent local facilities does not counteract the attraction of a shopping trip to Town.»
⁵ Eines der schönsten Beispiele für diese Einsicht stellt wohl die Sonderbotschaft Präsident Kennedys an den Kongreß vom 9. März 1961 dar, in der er dringend den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel verlangt (vgl. LEHNER, Nr. 58, Seite 26, und BOCKEMÜHL und BANDI, Nr. 16, Seite 101). Die Botschaft des amerikanischen Präsidenten beruht auf Unterlagen, die das U.S. Department of Commerce gesammelt hat. Diese Unterlagen sind teilweise in BOCKEMÜHL und BANDI, Nr. 16, Seite 98 ff., veröffentlicht. Überhaupt bildet der Bericht von Bockemühl und Bandi die erste die ganze Welt umfassende Darstellung über die Trennung der Verkehrsarten. Die Bevorzugung der öffentlichen Verkehrsmittel verlangen unter anderem auch FAHM, Nr. 24, LLOYD, Nr. 63, Seite 345, und WENTZEL, Nr. 118, Seite 93.
⁶ Als Beispiele seien Wien und Brüssel angeführt.
 Vgl. BOCKEMÜHL und BANDI, Nr. 16, Seite 41, und die Abbildungen auf den Seiten 35/36 und 38.
 Weiter: VOSSIUS, Nr. 116, Seite 13.
⁷ SILL, Nr. 98, Seite 45.
⁸ Die Zahlen stammen von BOCKEMÜHL und BANDI, Nr. 16, Seite 10.
⁹ NZZ, Nr. 936, 5. März 1964.
¹⁰ Zahlen liegen aus Hamburg vor. Dort wurden im Juni und September 1963 Erhebungen gemacht, die eine vor, die andere nach der Einführung von Parkgebühren. Die folgende Tabelle enthält die Resultate:

Parkdauer	Vor der Erhebung von Parkgebühren (Juni 1953)		Nach der Erhebung von Parkgebühren (September 1953)	
	Anzahl abgestellter Fahrzeuge in %	Flächen- bedarf in %	Anzahl abgestellter Fahrzeuge in %	Flächen- bedarf in %
bis zu 1 Stunde	38	11	69	46
bis zu 2 Stunden	24	16	17	22
bis zu 3 Stunden	11	9	10	21
über 3 Stunden	27	64	4	11

Nach: SILL, Nr. 98, Seite 48.

¹¹ *Stadtverkehr, Pulsschlag der Wirtschaft*, Nr. 103, Seite 67.

¹² Vgl. BOCKEMÜHL und BANDI, Nr. 16, Seiten 51 ff., 71 ff. und Seite 85. In unserer Arbeit sind wir in Kapitel 4.2.1 bereits auf die Frage des «Park-and-ride»-Systems zu sprechen gekommen.

¹³ Die Lösung der Parkprobleme geht die Wirtschaft direkt an. Deshalb sorgen immer mehr Betriebe für Parkgelegenheiten ihrer Mitarbeiter und Kunden, sei es, indem sie sich in vorhandenen oder entstehenden Parkhäusern Plätze reservieren, sei es, indem sie in ihren Neubauten Einstellhallen bauen oder indem sie ihren Kunden die in den Parkhäusern entrichteten Parkgebühren an der Einkaufssumme abziehen, falls diese einen gewissen Betrag erreicht. Gerade diese letzte Möglichkeit sollte von den verschiedenen Leisten der Altstadt vermehrt benutzt werden. Sie würden damit bedeutend zur Gesun-

dung unserer Innenstadt beitragen. Das gute Beispiel der mittelständischen Unternehmen der USA sollte Schule machen, ehe es zu spät ist.

Vgl. hierzu auch *Stadtverkehr, Pulsschlag der Wirtschaft*, Nr. 103, Seite 71.

ANMERKUNGEN ZU KAPITEL 5.2.

- ¹ Gemäß Auskünften von Herrn Direktor BANDI wurde für das Gebiet Chräjigen-Halden die Frage einer Einführung von Bus-Ergänzungslinien im Rahmen der Studien über die zukünftige Linienführung der VBW genau geprüft. Im Vordergrund steht eine Buslinie ab Egghölzli oder ab Muri über Hühliwald nach Allmendingen, vielleicht Rubigen. Für die Gegend Habstetten-Ittigen-Bolligen stehen Ergänzungsdienste grundsätzlich zur Diskussion. Zu eigentlichen Studien ist es jedoch noch nicht gekommen.
- ² BANDI, Nr. 2 und Nr. 3.
- ³ Gegen den Ausbau der BN wird oft das Argument erwähnt, die Anlagen des Bahnhofs Bern ließen keine Vermehrung der Züge zu. Maßgebende Kreise der BN und des Berner Hauptbahnhofs haben mir übereinstimmend bestätigt, daß mit Pendelzügen noch eine große Leistungssteigerung möglich wäre. Hingegen sind die Schwierigkeiten, die in der Koordinierung des Fernverkehrs und des Vorortsverkehrs mit starrem Fahrplan eintreten, nicht von der Hand zu weisen. Die Pendelzüge könnten möglicherweise auch im Durchmesserverkehr, beispielsweise Riedbach-Bümpliz-Bern-Gümligen, verkehren, wie dies in ausländischen Städten (München, Frankfurt am Main, Oslo, Paris) geplant ist. Vgl. hierzu BOCKEMÜHL und BANDI, Nr. 16, Seiten 129/130 und 133, ferner Seiten 143 und 154.
- ⁴ Nach und von Ostermundigen verkehren in den Spitzenzeiten einige Kurse bis bzw. ab Zeitglocken. Analog fahren einzelne Kurse in den Spitzenzeiten nach Bümpliz/Bethlehem nur ab Kocherpark.

ANMERKUNGEN ZU KAPITEL 5.3.

- ¹ *NZZ*, Nr. 4070, 9. Oktober 1963, und Nr. 4100, 11. Oktober 1963.
- ² BURCKHARDT, FRISCH und KUTTER, Nr. 19, Seite 28.
- ³ BARBE, Nr. 7, bezeichnet die Zürcher Tiefbahnvorlage als letzte ausschließlich aus einem Blickwinkel gesehene Vorlage und führt die Ablehnung durch den Stimmbürger teilweise auf diese Einseitigkeit zurück.
- ⁴ HILLBOM, Nr. 41, Seite 305.
- ⁵ HOTZ, Nr. 44, «Soziologische Grundlagenforschung ist heute in jeder Gesamtplanung eine unerläßliche Voraussetzung». Duisburg hat eine diesbezügliche mustergültige Untersuchung unternommen. Vgl. HOTZ, Nr. 43.
- ⁶ Westtangente: Schützenmatte-Eigerplatz
Südtangente: Eigerplatz-Thunplatz
Osttangente: Schützenmatte-Zeitglocken-Thunplatz
Vgl. hierzu WALTHER und LEIBBRAND, Nr. 117.
- ⁷ LEIBBRAND, Nr. 61, Seite 5.
- ⁸ *Stadtrat von Bern*, Nr. 101, Seite 85.
- ⁹ *Der Bund*, Nr. 224, 29. Mai 1964.
- ¹⁰ *Union Internationale des Transports Publics*, Nr. 111, Seite 15, und BOCKEMÜHL und BANDI, Nr. 16, Seiten 98 und 101.